

CANFRANC, NID D'ESPIONS

Ramón Javier CAMPO

CANFRANC, NID D'ESPIONS

Canfranc – San Sebastian – Irun – Hendaye
Bayonne – Bordeaux – Mont-de-Marsan

Traduction Jean-Marie Flores

atlantica

ISBN: 978-2-7588-0460-4

© **atlantica**, Biarritz, 2011
pour la traduction française

Atlantica-Séguier: Pays basque: 18, allée Marie-Politzer – 64200 Biarritz
05 59 52 84 00 – atlantica@atlantica.fr
Paris: 3, rue Séguier – 75006 Paris – 01 55 42 61 40
seguier@atlantica.fr

Catalogue en ligne: www.atlantica.fr

Édition originale :

La estación espía

© Ramón J. Campo

[ediciones Peninsula, Barcelona, 2006]

À mes parents
Qui m'ont mis sur le chemin
Et à mon fils Pedro,
Qui a vu le jour en même temps que ce livre

*« Il faudra une autre guerre
afin qu'elle soit de nouveau ouverte »*
Jesús Ara, Canfranais

Table des matières

AVANT-PROPOS	11
CHAPITRE I. Le dernier voyage à Lourdes.....	15
Chapitre II. Franco s'installe à Canfranc et défile lors de l'inauguration de 1928	25
Chapitre III. « Je sais tout sur l'or »	29
CHAPITRE IV. ...Contrebande de lingots portugais dans la ligne du Canfranc	41
Chapitre V. Le débarquement de Normandie chez Astier.....	51
Chapitre VI. « Je m'allierai avec le roi des singes s'il déclarait la guerre à l'Allemagne »	59
Chapitre VII. « Mange, mange, ce sont les Anglais qui paient »	67
Les réseaux de Canfranc et de Saint-Sébastien.	
Chapitre VIII. La chute de Nodon et les papiers dans le caniveau	77
Chapitre IX. Le portrait réalisé à la prison Santa Rita.....	85
Chapitre X. Des fugitifs dans des sacs postaux.....	95
Chapitre XI. Chez Marraco et la fuite de Le Lay.....	105
Chapitre XII. « J'ai porté des secrets des Alliés ».....	121
Chapitre XIII. Verrouillage aux fugitifs à la frontière de Canfranc.....	131
Chapitre XIV. Les guides des fugitifs et les deux hommes morts gelés à Hecho	143
Chapitre XV. L'invasion de Bujaruelo, des militaires en fuite....	153
Chapitre XVI. La fin de la guerre de Canfranc à Casablanca.....	165

Avant-propos

Ce livre est né le jour même où nous avons présenté *Canfranc et l'or des nazis* (El Oro de Canfranc), le 27 avril 2002, dans le hall de la magnifique gare ferroviaire internationale. Il est né après avoir parcouru tous les recoins du splendide édifice presque en ruines, les quais pour le transbordement des marchandises entre les trains français et les trains espagnols et le bâtiment (nef) de la douane qui abrita pendant longtemps les papiers secrets du trafic de l'or entre la Suisse, l'Espagne et le Portugal, grâce auquel le Troisième Reich payait le tungstène et le fer de ses machines de guerre. Au milieu des deux cents personnes qui accoururent du sud de la France et du nord de l'Espagne à cet événement particulier, à la fois pour présenter le livre et pour revendiquer la réouverture du passage international (fermé depuis 1970), une dame d'un certain âge s'approcha de moi et m'invita à parler ensemble. « Là où vous mettez un point final, je peux vous raconter la suite de l'histoire car moi et mes sœurs nous avons collaboré avec monsieur Le Lay pour porter des messages secrets des Alliés. Mon mari est mort sans en avoir pris connaissance », me confia Lola Pardo, au milieu du vacarme de l'apéritif. « Lisez le livre et nous en reparlerons » lui avais-je proposé surpris de penser qu'elle gardait le secret depuis soixante ans et que mon livre avait réveillé sa mémoire.

À partir de ce moment-là, une fois ouvert le filon de l'or nazi qui avait traversé les Pyrénées centrales, une infinité de pistes de recherche se sont ouvertes devant moi sur la présence des Allemands dans la zone française de Canfranc (un traité international avait conféré la double nationalité hispano-française à la gare située à huit kilomètres de la frontière) et sur l'utilisation de ce passage ferroviaire dissimulé au milieu des montagnes de plus de 3000 mètres d'altitude par l'État-major allié, dont le siège était à Londres, pour échanger des informations secrètes avec la résistance française.

Les Alliés, tout comme les Allemands, utilisèrent Canfranc comme un point névralgique ou base d'opérations de différents réseaux d'espionnage, ainsi que comme lieu de passage d'espions et de pilotes descendus en bombardant des positions allemandes dans l'Europe occupée. À la même époque, une compagnie de militaires et de cheminots du Troisième Reich s'installa dans la petite localité pyrénéenne pour contrôler le transport de marchandises stratégiques (or, armement, minéraux et œuvres d'art) depuis novembre 1942, en même temps que l'occupation totale de la France. Leur arrivée provoqua le durcissement de la surveillance à la frontière et l'arrestation d'au moins 300 étrangers qui furent transférés à la prison de Jaca, installée dans l'ancienne Tour, dite de l'horloge. Ils étaient de conditions diverses, il y avait des agriculteurs et des cheminots français qui fuyaient le STO (service du travail obligatoire) imposé par les Allemands aux jeunes citoyens français pour les envoyer travailler dans leurs usines d'armement. Il y avait aussi des militaires britanniques, des journalistes américains ou polonais, des chefs d'entreprise belges et hollandais, des écrivains et des producteurs de cinémas allemands opposés à Hitler. Leurs fiches policières et leurs déclarations peuvent encore être consultées aux archives de la Police nationale, elles sont presque ignorées par nombre de chercheurs.

À Lola Pardo, collaboratrice de l'espionnage allié, s'ajoutèrent d'autres personnes. Ce livre commence par le rappel des souvenirs d'un ancien douanier Mariano Aso, l'agent qui dédouana une grande partie de l'or nazi provenant de l'entreprise suisse Richtchard, ou du tungstène des Asturies et du fer de Teruel, que l'Espagne envoyait en Allemagne. Aso se souvient du séjour du général Francisco Franco, alors directeur de l'Académie générale militaire de Saragosse, à l'occasion de l'inauguration de la gare de Canfranc, le 18 juillet 1928. Il se souvient également des circonstances particulières qui ont contribué à la dernière fermeture du passage international, avec un épisode significatif survenu un an avant l'accident déplorable qui laisse à penser que la France avait peut-être devancé la fermeture de la ligne ferroviaire.

Mais peut-être l'épisode le plus passionnant de *Canfranc nid d'espions* est l'apport à la recherche réalisée par Emilio Astier,

jeune et enthousiaste étudiant aragonais, petit-fils d'un douanier de Canfranc, Juan Astier Echave, qui fut arrêté et condamné par le régime de Franco, accusé d'avoir collaboré avec un réseau d'espionnage constitué par des Espagnols et des Français. Sa persévérance m'a conduit jusqu'aux archives du Tribunal militaire territorial de Madrid. Après de dures perquisitions dans d'autres tribunaux et archives en Espagne et en France, il trouva le procès-verbal d'un procès très sommaire numéro 118.358. Trente personnes furent présentées devant un tribunal spécial pour espionnage. Ledit tribunal fut créé par Franco pour organiser ces procès très spéciaux de délit d'espionnage. La plupart des accusés furent emprisonnés plusieurs années jusqu'à la fin de la Deuxième guerre mondiale, en 1945.

Dans ce rapport d'instruction il est prouvé que les réseaux d'espionnage, intégrés par des citoyens espagnols et français (beaucoup d'entre eux affectés au régime de Franco), et situés entre les villages frontaliers d'Irún et de Canfranc, furent subventionnés par le Gouvernement britannique, principal récepteur et émetteur des informations, depuis son ambassade de Madrid, qui sortaient et entraient dans la France occupée par les Allemands.

Pour comprendre la structure de l'espionnage à Canfranc, j'ai à nouveau rendu visite à la famille du chef de la douane française, Albert Le Lay, principal agent de liaison allié avec la résistance française intégrant les réseaux Pic, Mithridate et la Confrérie Notre-Dame. Sa fille Jeannine et son gendre Víctor Fairén, professeur de Droit juridique et membre de l'Académie d'histoire, m'ont dévoilé dans leur maison de Madrid de nouveaux secrets sur les activités du douanier breton, connu sous le nom de « roi de Canfranc » à cause de son intervention salutaire durant les hostilités jusqu'à son échappée rocambolesque à la barbe de la Gestapo en septembre 1943.

Parmi la correspondance abondante et inédite que conserve sa famille, il faut relever une lettre du frère du général Eisenhower, ambassadeur américain au Japon, dans laquelle il lui confie sa future mutation vers une nouvelle destination en Europe où il espère le voir pour se remémorer l'époque où ils luttèrent ensemble. Le Lay était collaborateur de l'OSS (Office of Strategy

Services), l'ancienne CIA. Les États-Unis créèrent l'OSS le 13 juin 1942 en pleine Deuxième guerre mondiale pour fournir des informations essentielles aux armées alliées dans leur lutte contre l'Axe comprenant l'Allemagne, le Japon et l'Italie.

Enfin, durant l'été dernier j'ai accompagné les membres de la famille Astier lors de la visite qu'ils rendirent à la veuve de monsieur Le Lay, âgée de 104 ans, qui vit dans une résidence dans le sud de la France. Au cours de ce voyage, nous avons pris contact à Irún avec Elena Richard, une adorable dame de quatre-vingt-un ans, la fille d'un des espions qui monta le réseau d'information pour le Gouvernement de la Grande Bretagne. Elle avait rendu visite à son père et à Juan Astier dans les prisons madrilènes de Santa Rita et de Porlier, et attendit à la sortie du procès très sommaire qui eut lieu à huit-clos contre eux.

Canfranc nid d'espions a pour but de rendre hommage à ceux qui luttèrent pour la liberté depuis Canfranc et à ceux qui aimèrent cette magnifique gare ferroviaire, qui végète aujourd'hui, abandonnée par les autorités espagnoles et françaises à son mauvais sort et qui depuis sa fermeture en mars 1970 à la suite de l'accident d'un train transportant du maïs sur le pont de l'Estanguet, près de la frontière.

CHAPITRE I

Le dernier voyage à Lourdes

Don Mariano n'était pas très loquace. La prudence était devenue sa maxime. Pourtant, il avait une mémoire prodigieuse malgré ses quatre-vingt-dix ans. Il avait connu tant d'événements qu'au soir de sa vie, il voulut déterrer de vieilles histoires qui ne servent à rien longtemps après. C'était l'homme le plus âgé du village. Il avait survécu à tous les hommes de sa promotion. Daniel, le dernier survivant, était mort trois ans auparavant, mais avant de mourir il avait délié sa langue et dévoilé le secret gardé à Canfranc durant soixante ans.

- Je dois vous raconter quelque chose. Je vous appelle parce que je n'ai jamais accordé de l'importance à un événement qui eut lieu un an avant la fermeture de la ligne de Canfranc.

Don Mariano décrocha le téléphone pour raconter un souvenir qui le tracassait. Il venait de lire les journaux et il était à la fois triste et déconcerté. Le sommet hispano-français de Barcelone, qui avait eu lieu en octobre 2005, n'avait pas remis à l'ordre du jour la vieille idée approuvée au cours d'autres réunions bilatérales de rouvrir la ligne internationale ferroviaire entre Canfranc et Pau, fermée depuis 1970.

- Il faudrait organiser des funérailles pour la mort du village de Canfranc. Les politiques aragonais n'ont pas d'estomac. Pourquoi n'obligent-ils pas le président de la République Française à respecter l'accord bilatéral de 1928 signé quelques jours avant l'inauguration? *La Gaceta de Madrid* le publia le 18 juillet 1928. La France s'engagea à maintenir la communication permanente avec Canfranc.

Cela faisait huit ans que nous nous connaissions et jamais il ne m'avait téléphoné. Je lui avais toujours rendu visite à son bureau des Douanes situé en plein centre de Saragosse. Il me recevait avec l'éducation et la courtoisie de quelqu'un qui avait fait ses études en France et en Allemagne dans les années trente, à une époque où quitter l'Espagne était un véritable luxe. Il parlait calmement, mais ses phrases étaient des sentences. Elles ouvraient des pistes fiables sur le début des années quarante et sur l'après-guerre dans son coin des Pyrénées. Et s'il évoquait des sujets épineux qu'il préférerait emporter avec lui dans sa tombe, il verrouillait sa mémoire avec un verbe pour se défendre : « Comprenez-moi ».

- C'était un jour de printemps de 1968. Don Juan Villalonga, directeur du Banco Central, était arrivé à Canfranc dans sa belle voiture, une Studebaker conduite par son chauffeur. Il avait l'habitude d'organiser des pèlerinages à Lourdes, sept par an, et il venait préparer le voyage en train et l'hébergement en France.

On aurait dit qu'il parlait du responsable d'une succursale, en fait il se réfère au Valencien Juan Villalonga Villalba, directeur général du Banco Central depuis 1949, frère du fondateur du Magasin Ignacio Villalonga, et grand-père de Juan Villalonga, président de Telefónica de 1996 à 2000.

- Je me trouvais dans la petite douane, à l'entrée de la gare de Canfranc avec monsieur Muzás Gonzalo. Un garde civil frappa à la porte en compagnie de don Juan Villalonga. Il se présenta, expliqua qu'il se rendait à Lourdes pour organiser un voyage de pèlerins et qu'il avait besoin d'un document administratif pour pouvoir passer la frontière avec sa voiture. Je m'en chargeais, c'était le document B-28, et je me souviens qu'il me versa la somme de 25 pesetas.

Le banquier influent lui demanda son numéro de téléphone pour l'appeler l'année suivante quand il devrait refaire ce même voyage pour les pèlerins de Lourdes de 1969.

- Je lui répondis que mon téléphone était le numéro 2 à Canfranc. À cette époque-là il y avait peu de téléphones et il fallait toujours passer par la standardiste pour faire un appel. En avril il m'appela la veille de son arrivée pour m'annoncer qu'il se rendait en France et qu'il passerait par Canfranc entre 11 heures et 11 heures 30.

Quand Villalonga arriva cette année-là à la gare, Mariano Aso, propriétaire de l'Agence en douane Aso, avait préparé le document pour sa voiture. Mais le directeur du Banco Central demanda au douanier s'il pouvait aller voir le chef français de la gare française pour le saluer et le remercier de son accueil envers les pèlerins.

- Nous nous rendîmes au hall où se trouvait son bureau, une porte restait toujours ouverte. Je le présentai et Villalonga le remercia.

- Je pars à Lourdes voir les hôtels. Quelle belle gare ! s'exclama-t-il.

- Elle n'est pas mal, répondit le Français.

- En partant, Villalonga lui fit ses adieux jusqu'à l'année suivante. Alors, le chef de la gare (Joseph Suza-Calix, décédé au début de ce siècle), originaire d'Accous (un village situé près de la frontière) lui demanda s'il parlait le français et il acquiesça.

- *Pour l'année prochaine*, annonça le cheminot français, *vous devrez chercher une autre ligne.*

Le douanier n'accorda aucune importance à ces adieux inhabituels du chef de la gare française jusqu'à ce jour où lui-même lui annonça par téléphone presque une année après, le 27 mars 1970, un accident qui allait bouleverser le destin de son village.

- Il m'appela le matin et me dit « *Il n'y a plus de train. Les wagons de maïs n'arriveront pas* ». Un train avait déraillé devant le pont de l'Estanguet alors qu'il venait de passer Bedous via Canfranc. Il transportait cinq ou six trémies de maïs pesant 58 tonnes chacune. Ces trains circulaient avec une locomotive à l'avant et une autre à l'arrière, mais les machinistes étaient descendus et avaient détaché celle de l'arrière avant l'accident. Les Français avaient tout préparé. Personne ne pouvait imaginer qu'ils pourraient couper la ligne, mais ils le firent... et il en est ainsi jusqu'à aujourd'hui.

- Je me souviens de l'année précédente et de la prophétie faite par chef de gare français. Le jour même je me rendis sur les lieux de l'accident. On pouvait voir une locomotive à l'abandon à Bedous, celle qui tirait le train à l'arrière. Ils ne perdirent que deux ou trois wagons de maïs qui se déversèrent çà et là mais les machines restèrent intactes. Quant aux machinistes ils ne furent pas congédiés,

ce qui me fit penser que tout était prémédité par les autorités françaises.

Trente cinq ans après, les versions sur l'accident sont devenues légendaires. Les experts racontent que le train BB-4.200 avait patiné à 11 heures sur des voies gelées, au kilomètre 280,683, entre les gares de Bedous et d'Urdos. Les machinistes étaient descendus pour sabler les voies et l'incident s'est produit. Les freins n'ont pas résisté ; le train a glissé vers l'arrière sur une pente de 35 millimètres à une vitesse d'environ 100 à 150 kilomètres/heure. Les wagons étaient passés, mais une partie du convoi avait déraillé lorsque les deux machines avaient touché l'extrémité du pont métallique de l'Estanguet, construit comme une boîte au-dessus du Gave, c'est là que le train s'est échoué. Il n'y eut que des dégâts matériels, racontent les revues spécialisées françaises, mais le mauvais sort s'était emparé de la ligne et l'accident (réel ou provoqué) avait incité la SNCF à fermer définitivement la ligne. Le motif de fermeture était parfaitement justifié car le trafic de marchandises était loin des 130.000 tonnes annuelles que la France exigeait comme minimum pour la réouverture de la ligne.

Peu de personnes connaissaient mieux qu'Aso la ligne Canfranc-Pau. Il avait traversé le tunnel à plusieurs reprises pour se rendre en France car il avait fait ses études au collège Saint Joseph d'Oloron. Durant les entretiens que j'ai eus avec lui au cours des huit dernières années il avait reconnu que les pentes du côté français étaient un obstacle.

- Canfranc n'a pas eu de chance car le parcours français était très difficile. Une locomotive française ne pouvait tirer que 180 tonnes de chargement, c'est pourquoi elle ne pouvait avoir que six wagons, précise le douanier. Il est vrai que lors de la fermeture le trafic avait diminué de presque 90 % par rapport à l'époque de la guerre mondiale. Mais à cause d'eux mes affaires se sont achevées en eau de boudin.

Les télex du directeur de la cinquième zone de la Renfe, monsieur Escolano, envoyés cet après-midi-là à la direction de la compagnie ferroviaire espagnole de Madrid, prévoyaient que « l'interruption »... « durerait un mois ». « Les voyageurs feront le voyage par la route entre Bedous et Canfranc et vice-versa », expliquait-on

au lendemain du sinistre (aujourd'hui ce trajet est effectué par un autobus de la SNCF entre Oloron et Canfranc alors que l'herbe pousse sur la voie ferrée). Les lettres des responsables de la Renfe à leurs homologues de la SNCF ne servirent à rien. Voici un extrait de la missive adressée le 18 mai 1970 par le directeur commercial de la ligne au directeur d'exploitation de la Renfe : « Canfranc connaît une activité importante grâce aux importations de diverses marchandises. Entre autres des machines transportées sur des wagons plateforme, du maïs, des fertilisants et matériaux dans des wagons fermés. Cette réception est extrêmement importante pour nous car elle suppose un désencombrement dans les autres passages frontaliers où le manque de voies ne nous permet pas à certains moments de l'année d'effectuer rapidement les opérations normales de transbordement et de déchargement [...]. Des nouvelles officieuses semblent indiquer que le rétablissement de la circulation par Canfranc n'aura lieu qu'en septembre. Considérant cela, nous vous prions de nous informer sur la question et si cela est confirmé, veuillez faire connaître à la SNCF que le service reprendra rapidement dans cette gare.

Voici la réponse du dit responsable de la Renfe au directeur commercial de la ligne inquiet : « Conformément au contenu de votre lettre (...) nous nous adressons à Monsieur le Directeur de la Région du Sud-Ouest de la SNCF pour le prier de nous informer sur la durée probable de l'interruption du trafic par la frontière de Canfranc. À ce jour (11 juillet) nous n'avons pas reçu de réponse. Comme vous devez vous rappeler, le 5 juin, notre Direction a ordonné d'envoyer un télex à Monsieur le Directeur du Mouvement de la SNCF en le priant de nous envoyer l'information demandée (...) Nous n'avons pas reçu non plus de réponse à ce télex. Au cours de la dernière réunion qui eut lieu le 15/6/70 à Paris en présence de Messieurs Hutter et Carbonell, le premier a fait savoir que la SNCF étudiait la possibilité de fermer définitivement la ligne qui est au centre de nos préoccupations et qu'il nous informerait sur le résultat de cette étude ».

Il planera toujours un doute pour savoir si le train a glissé tout seul ou, comme on le raconte à Canfranc, si le sinistre fut provoqué.

Le passage international était condamné et après 1969 il n'y eut plus de voyage par train au sanctuaire de Lourdes, comme ceux qui traversaient les Pyrénées aragonaises tous les printemps. Dès lors, don Mariano a gravé à jamais ce jour-là (27 mars 1970) parce que, depuis la mort de son père, Félix Aso, en 1944, c'est lui qui avait repris la gestion de l'agence en douane la plus importante de Canfranc.

En 1970, il était de plus le maire de la municipalité pyrénéenne, le dernier de la dictature et il savait que la fermeture par la France du passage ferroviaire entraînait la fin du rayonnement du village frontalier.

- J'ai été nommé maire par Franco. Du 18 juillet 1969 jusqu'à la transition. Et nous travaillions bénévolement, allègue Aso.

Comme lui tous les agents en douane et tous les travailleurs pour le transbordement qui chargeaient les sacs des trains espagnols jusqu'aux trains français ou vice-versa, quittèrent ce lieu à la recherche d'autres emplois. Le chemin de fer cessa d'être international pour devenir régional, entre Saragosse et Canfranc. Aso s'installa à Saragosse, et aujourd'hui il se rend toujours à son bureau pour s'occuper de son affaire gérée par ses deux fils.

Malgré tout cela, les dernières années où le passage international resta ouvert, la gare déclina peu à peu. Si tout au début des activités 2 298 tonnes à peine traversèrent la frontière par an (donnée de 1930) ou 6 643, en 1931, durant la période de la Deuxième guerre mondiale (de 1940 à 1945) ce furent 40 000 tonnes qui traversèrent par mois (presque 500 000 par an). Dans les années soixante arrivèrent les vaches maigres et le chiffre diminua beaucoup. En 1962 on importa à peine 11 801 tonnes et on en exporta 1 233.

Les téléx de la Renfe arrivèrent tardivement. Le manque d'intérêt pour cette ligne (elle ferma le tronçon Zuera-Turuñana qui réduisait de 40 kilomètres les distances) ajouté à celui des Français et à la concurrence de la route ou aux passages d'Irún et de Port-Bou améliorés (ils comptaient sur des échangeurs d'essieux pour adapter la différence d'écartement des voies espagnoles et françaises, évitant le transbordement des marchandises) condamnèrent la ligne Canfranc-Pau. À la fin, le trafic était presque limité aux agrumes du Levant qui étaient exportés en Europe avec les

aléas de la météo car en hiver les oranges gelaient sur les quais quand la neige obstruait le passage pendant quelques jours.

- Je me souviens que l'hiver 1936 avait été très froid. 5 000 ou 6 000 tonnes d'oranges étaient bloquées sur le quai et on ne pouvait pas les acheminer en France car il avait beaucoup neigé. Nous avions demandé alors des bâches à la Renfe pour les recouvrir et, comme le dépôt avait une structure métallique, nous avons allumé un feu pour éviter qu'elles ne gèlent. On ne perdit que deux ou quatre caisses d'oranges. Au bout de quinze ou vingt jours, quand le temps fut plus clément, nous avons pu les exporter. Elles provenaient de la Maison Muñoz de Murcie.

Ces oranges allaient être l'un des derniers chargements à traverser cette année-là la frontière parce que Canfranc, qui avait déjà subi les effets de la Première guerre mondiale (1914-1918) lors de sa construction, subit les affres de la Guerre Civile en raison de la suppression de la circulation des trains entre les deux pays.

Le 18 juillet 1936 quarante wagons de prunes sont arrivés. Elles furent bloquées trois ou quatre jours à Jaca. Elles furent transportées à Canfranc et le Gouvernement provisoire ordonna qu'on les distribue. La région avait dû « s'empiffrer » de prunes, précise le vieux douanier. À partir de ce jour-là le trafic fut arrêté. On n'accordait des facilités que pour exporter des oranges.

Le premier jour de la Guerre Civile coïncide avec celui de l'inauguration de la gare de Canfranc, la plus grande fête du village. Le destin joue parfois de mauvais tours. C'est pourquoi la guerre surprit les Canfranais en train de danser.

- C'était la fête de Canfranc et le bal s'est achevé à neuf heures du soir. Après, nous avons allumé la radio qui commençait à diffuser des nouvelles sur le soulèvement au Maroc, explique-t-il.

Mais au-delà du trafic de marchandises, la Guerre Civile provoqua également le départ de beaucoup d'habitants de Canfranc qui avaient déjà été favorables au soulèvement de Jaca, tel Antonio Beltrán, dit *El Esquinazau*, qui servit de chauffeur aux capitaines Galán et García Hernández. Il échappa à la condamnation à mort parce qu'il était civil. C'est pourquoi il fut libéré par la Seconde République, qu'il défendit en tant que colonel dans la 43^e Division.

Malgré les différences idéologiques, Aso avait également des amis dans l'autre camp.

- Beaucoup d'hommes de Canfranc et de toute la région se sont enfuis dans l'autre camp, parmi eux *El Esquinazau* et un de mes amis, Angelín, deux hommes de la famille Herrera (la pension, aujourd'hui hôtel, des Ara). Beaucoup de gens de la gare sont partis. Un curé rendit visite à *El Esquinazau* et lui demanda la permission de célébrer la messe. Ce dernier lui répondit « Soyez rassuré, agissez selon votre conscience ». Avec Angelín nous avons continué à nous écrire, mais je ne l'ai plus revu depuis la nuit du 18 juillet.

Le douanier étudiait en Allemagne quand le soulèvement de Jaca eut lieu en décembre 1930; il fit son service militaire en 1933 « conformément au chapitre 16 du règlement » qui lui permettait de ne pas faire partie du tirage au sort pour aller combattre en Afrique tout en acceptant en contrepartie de suivre une formation militaire et apprendre le maniement des armes.

- Et lorsque la Guerre civile a commencé, avez-vous été appelé?

- Non, je suis parti.

- En France?

- Vous m'avez compris!

Comme sa mémoire – quand il s'agit de son village – est un bien précieux, Mariano Aso s'envole pendant un moment vers 1939, la fin de la guerre, pour préciser que le tunnel fut rouvert au trafic en septembre, quand éclata la Deuxième guerre mondiale.

- Les premiers wagons arrivés contenaient du papier pour l'émission de billets, se souvient-il.

La gare fut fermée de nouveau après la guerre mondiale, durant les années de l'autarcie, entre 1945 et 1949, quand fut arrêté le trafic en représailles pour la collaboration de Franco avec Hitler dans la guerre mondiale. Plus de 10 000 soldats espagnols y furent postés, ils campaient sous les porches et sur les quais de la gare pour éviter l'invasion redoutée des maquisards. Ils bloquaient le tunnel avec des madriers pour éviter qu'ils ne pénètrent là où étaient

passés de nombreux fugitifs du Troisième Reich. En outre, les soldats espagnols construisirent un réseau de bunkers de défense dans les Pyrénées (encore bien visibles aujourd'hui malgré l'usure de plus d'un demi-siècle), connu sous le nom de *Línea P*.

Annexes